

Høringsinnspill Transport- og kommunikasjonskomiteen fra Syklistforeningen

Budsjettføring – statsbudsjettet 2026

Syklistforeningen er en landsdekkende medlemsorganisasjon for hverdags- og rekreasjonssykling. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden vært en viktig pådriver for å bedre sykkelforholdene i Norge. I dag har vi nesten 8000 medlemmer og 19 lokallag landet rundt.

Norge står overfor en rekke utfordringer som bedre tilrettelegging for sykkel og gange kan bidra til å løse. En økt andel av befolkningen som benytter aktiv transport i hverdagen gir store gevinster for folkehelse, klima, miljø og samfunnsøkonomi og vil bidra til at vi når nasjonale og internasjonale mål og forpliktelser.

I regjeringens klimastatus og plan for 2026 (særskilt vedlegg til prop 1) pekes det på at sykkelandelen ikke har økt siden 2019. Vi mener det bør være en øyeåpner for regjeringen at sykkelandelen ikke har vært god nok, og at det ikke er investert nok i god sykkelinfrastruktur.

Det er satt av 7.1 milliarder til byvekstavtaler og andre tiltak for å nå nullvekstmålet i forslaget til statsbudsjett 2026. Det er viktig at disse midlene brukes målrettet for å sikre en god og bærekraftig utvikling i de regionene som omfattes av byvekstavtaler. Det må legges tydelige føringer for at en større andel av disse midlene brukes på sykkel og gange. Ved å splitte opp potten til kollektiv, sykkel og gange vil det føre til at det blir enklere å prioritere målrettet i arbeidet. Dette gjelder spesielt knyttet til målsetningen om å prioritere sykkelstamveger og sammenhengende strekninger. Vi er glade for at gang- og sykkeltiltak langs riksvei under kap. 1320, post 30 denne gang er presisert tydeligere. Det er nødvendig for å få til en økt satsing på gode og trygge sykkelveier.

- Innsatsen og investeringer knyttet til trygge skoleveier må intensiveres, og vi mener at **Kap. 1320, post 66** (Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø) må økes betraktelig mere enn de 1,5 millionene som er foreslått. Vi mener denne posten må økes til kr. **250 mill. kroner for 2026**, og at regjeringen legger til grunn en opptrappingsplan til det reelle behovet på ca. 500 mill. kroner.

Det er en utfordring at det går for sakte framover med nullvekstmålet, de nasjonale sykkelmålene og nullvisjonen. Vi mener tiden er overmoden for et reelt løft for aktiv og klimavennlig transport for å nå de vedtatte målene for vår tids store og viktige samfunnsutfordringer.

Syklistforeningen opplever økt etterspørsel etter vår fagkompetanse, og vi bistår med faglig rådgivning, særlig inn mot kommuner og fylkeskommuner som har en stadig økende satsing på sykling. Vi jobber målrettet med trafikk sikkerhetskampanjer,

forskningsprosjekter og en rekke konkrete tiltak for å få enda flere til å velge sykkelen som fremkomstmiddel.

- Syklistforeningen har et stort behov for å styrke sekretariatet for å imøtekomme de økte behovene og oppgavene, og vi ber derfor om at **driftstilskuddet økes til 6 millioner kroner (Kap. 1300, post 71 – Tilskudd til trafikksikkerhetsformål)**.

Elsykel-revolusjonen er blitt en game-changer for sykling i Norge. Dagens klima- og miljøpolitikk må derfor ta i bruk langt flere virkemidler og tiltak som skaper en nødvendig overflytting fra bilisme til gange og sykling (jfr. *Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025»*).

- For å legge til rette for at alle kan delta i den grønne mobilitetsutviklingen må regjeringen fjerne mva. på kjøp av alle el-sykler og el-lastesykler, samt på sykkelverkstedstjenester.

Dette er et økonomisk insentiv som har fungert bra for el-biler hvor ordningen nå foreslås å fases ut. Finansdepartementet peker nettopp på dette dilemmaet i Prop. 1 LS (2025–2026): *«Det innebærer at staten subsidierer kjøp av personbiler fremfor annet forbruk, herunder mer miljøvennlig transport som kollektivtransport og sykkel. Et slikt system er verken økonomisk eller miljømessig bærekraftig.»* Når momsfritaket på el-bil nå fases ut så er det helt logisk at det må fases inn for el-sykler.